

ALLEGATO AL CAPITOLO I contratti marittimi – paragrafo 3: il noleggio

Questo allegato ha l'obiettivo di evidenziare quanto la professione del broker, seppur supportata da una conoscenza teorica delle leggi, dei codici e dei formulari, si basi su una pratica professionale che fa della trattativa il nodo centrale della professione. La chiusura del contratto è il risultato di questa trattativa tra le parti, spesso derivante da azioni e scelte che si discostano dalle leggi italiane scritte, ma conformi a una prassi consolidata a livello mondiale e quindi accettata.

Nella redazione del capitolo è prevalsa la scelta di procedere secondo le indicazioni del diritto e dei codici essendo il libro uno strumento prevalentemente di studio, ma inserendo in questa sede una sorta di "scopri la differenza" tra ciò che la legge indica e ciò che avviene negli uffici di brokeraggio, si è voluta ampliare e approfondire la trattazione

PAG. 197/198 - Secondo i contratti di noleggio la nave può essere impiegata a tempo (time charter) o a viaggio (voyage charter) o in base a un contract of affreightment (COA).

Va poi ricordato che esistono anche altre forme contrattuali, quali per esempio, il contratto di noleggio a viaggi consecutivi (consecutive voyages charter) in cui la nave viene fissata per un determinato periodo di tempo durante il quale effettua un certo numero di viaggi continuativi; in rapporto agli stessi viene fissato e pagato il nolo, nonostante la nave sia noleggiata per un determinato periodo di tempo.

Spesso nella pratica il contract of affreightment e il consecutive voyages charter vengono avallati, inserendo una o più clausole nel voyage charter che prevede che la nave faccia più viaggi. (vedi per esempio il contratto Americanized Welsh coal charter "executed").

PAG. 198 -Uno degli elementi di differenziazione più importanti tra i vari tipi contrattuali, se non il fondamentale, è il pagamento del nolo. Nel contratto di noleggio a tempo questo viene pagato anticipatamente a tempo, e cioè a rate (solitamente mensili), per il periodo stabilito. Nel noleggio a viaggio, il nolo si riferisce al viaggio e non al tempo e viene pagato alla fine dello stesso; può essere pattuito un pagamento all'inizio o alla firma del contratto.

Nella pratica, nel contratto di noleggio a tempo il nolo viene pagato a rate quindicinali anticipate e non mensili. A differenza del contratto a viaggio dove il nolo è espresso in dollari per tonnellata trasportata (\$/ton), nel contratto a tempo il nolo è calcolato in dollari al giorno (\$/day).

Inoltre, nel contratto a viaggio, il pagamento del nolo a fine viaggio avviene solo nel trasporto di carichi liquidi. Nel settore dei carichi secchi il pagamento prevede un anticipo (generalmente nella misura dell'90/95%) entro 5/7 giorni dalla firma della polizza di carico e il saldo a fine viaggio.

Esempi di questa consuetudine si trovano nei contratti allegati:

- Vale Do Rio Doce. Clausola n. 59
- Baltimore Berth Grain Charter Party. Clausola n.60
- Americanized Welsh Coal Charter. Clausola n.2
- Gencon. Additional Clauses n.30

PAG. 199 - Il noleggio a tempo

Il noleggio a tempo può essere suddiviso in più categorie: single trip, round voyage, 2/3 loadedlegs, short period, long period.

Con short period si intende un noleggio inferiore a un anno, mentre con long period si intende un noleggio superiore.

Il noleggiante (owner) potrebbe preferire di noleggiare la sua nave per un singolo viaggio (single trip) perché in questa forma contrattuale il pagamento del nolo, che è sempre dovuto, non è soggetto stallie, controstallie, scioperi, cattivo tempo, data di cancello, ecc., riducendo così i suoi rischi.

PAG. 201 - Innanzitutto sono previste limitazioni circa le merci da trasportare: in proposito i formulari solitamente stabiliscono che esse non devono essere illegali, di contrabbando o di natura pericolosa; può anche essere indicata la loro tipologia

Nel Time Charter vengono indicate tutte le tipologie di carico che l'armatore NON vuole caricare. In caso di single trip però può essere indicata una sola tipologia da imbarcare e tutte le altre, di conseguenza e per logica, sono escluse in quanto la nave non compirà altri viaggi con altre tipologie di merce.

PAG. 203 - Nel time charter il nolo (hire) è indicato per ciascuna tonnellata di portata lorda della nave e viene pagato per lo più a mensilità (o anche ogni quindicina di giorni). Trattandosi di un pagamento anticipato, il noleggiatore è tenuto al versamento del nolo prima del decorrere del mese o della quindicina

Nella pratica si usa pagare il nolo sempre in \$/gg per 15 giorni anticipati.

Inoltre si usa anticipare anche il bunker che la nave ha a bordo da riconsegnare con lo stesso quantitativo, il cui valore deve essere dedotto al pagamento dell'ultima quindicina.

PAG. 203 - I formulari prevedono anche alcune ipotesi in cui il pagamento del nolo è sospeso al verificarsi di determinati eventi (fuori nolo , off hire). Tra questi eventi vanno annoverati in primo luogo: urto della nave, incaglio, incendio; altri formulari includono anche altri eventi quali la pulizia della carena, la degasificazione delle cisterne e anche eventi che influiscono sulla lavorabilità della nave e non sono imputabili al noleggiatore....La non lavorabilità della nave, se relativa (cioè la ridotta possibilità di funzionamento), dovrebbe invece condurre a una mera riduzione del nolo

L'off – hire, riferito alle manutenzioni e agli aggiornamenti della classi, viene indicato sul contratto con scadenze precise.

Come esempio di riduzione percentuale del nolo sulla base della ridotta possibilità di funzionamento, si pensi a una nave con 5 gru di cui una non funzionante: in questo caso il nolo viene ridotto di un quinto, durante l'uso in porto.

PAG. 204 - Riguardo all'aspetto temporale, l'art. 389 Cod. nav. prevede che, se la durata dell'ultimo viaggio eccede la scadenza del contratto, non si da luogo a liquidazione di danni, ma per il periodo eccedente la durata del contratto, è dovuto al noleggiante un corrispettivo di misura doppia di quella stabilita

Nella pratica non sempre si va in discussione per il periodo eccedente la scadenza del contratto, ma solitamente l'armatore chiede l'adeguamento del nolo sulla base dell'andamento del mercato, quando questo è più alto rispetto a quando la nave è stata fissata. Ovviamente l'armatore non ha interesse a chiedere alcun adeguamento in caso di mercato più basso; dovrà anche dimostrare che c'è stato dolo da parte del noleggiatore.

PAG. 204 - I formulari normalmente indicano un periodo di tempo compreso tra due date, o una data sola aggiungendo però un margine di tempo in più o in meno, entro cui la riconsegna deve ritenersi correttamente effettuata. Se la nave si trova in viaggio alla data di scadenza del contratto, il contratto è prorogato per il tempo ragionevolmente necessario per ultimare il viaggio e scaricare le merci: il nolo continuerà a essere pagato

Nel contratto a periodo viene indicata una forbice temporale e non delle specifiche date per la riconsegna della nave. Per esempio 20-28 mesi. In questo modo il noleggiatore può "giocare" sull'andamento del mercato anticipando o posticipando la riconsegna della nave (se il mercato è basso la nave verrà consegnata prima, se il mercato è alto la nave verrà riconsegnata dopo). Nel round voyage, single trip e 2/3 loadedlegs si indicherà anche una durata stimata.

PAG. 204 – Relativamente al luogo di riconsegna, di solito nei charter parties sono indicati uno o più porti, in cui l'obbligazione di riconsegna può essere adempiuta. E' inoltre di fondamentale importanza l'obbligo che grava sul noleggiatore di presentare la nave nelle medesime condizioni in cui è stata messa a disposizione.....In quest'ottica , spesso la nave, prima dell'inizio del contratto viene sottoposta a una perizia (da parte di un perito nominato dalle parti) che permette di constatare le sue condizioni; al momento della sua riconsegna le condizioni devono corrispondere a quelle individuate nella perizia, fatta salva la normale usura

Nel time charter, nella maggior parte dei casi, non sono indicati uno o più porti ma un'area geografica: generalmente più lungo è il periodo più ampia è l'area.

La perizia, sempre effettuata, nel caso del single trip viene spesso demandata al comandante essendo prevalentemente necessaria solo per stabilire la quantità di bunker presente a bordo.

PAG. 206 - Esistono infatti clausole che concernono la scelta del luogo di ancoraggio o di ormeggio, nonché clausole che concernono la accessibilità del luogo di ancoraggio o di ormeggio per ragioni attinenti alla fisica possibilità della nave di accedervi o di sostarvi; clausole che concernono la inaccessibilità del luogo di ancoraggio o di ormeggio per congestione. Tutte, possono influenzare il momento in cui la nave si considera "arrivata".

In realtà questa distinzione non viene usata in maniera così dettagliata.

Le clausole a cui si fa riferimento nella pratica indicano che la nave deve dare la lettera di prontezza all'arrivo nell'area portuale:

- Americanized Welsh Coal Charter, clausola 1
- Vale do Rio Doce, clausola 47-48
- Baltimore Berth Grain Charter Party, clausola 62
- Gencon, clausola 10

PAG. 207 - Nel caso in cui le operazioni di carica e discarica avvengano in un tempo inferiore a quello previsto contrattualmente, il charterer ha diritto a un premio, definito premio di acceleramento (despatch money)

Il premio di acceleramento di solito è usato solo nelle rinfuse secche ed è generalmente la metà delle controstaillie.

PAG. 209 - E' possibile prevedere anche un successivo periodo per ultimare le operazioni di carica/discarica, stipulando le controstaillie straordinarie o extra controstaillie (extra demurrage) che sono remunerate con un ulteriore compenso più elevato

Le extra controstaillie nella pratica non vengono mai applicate.

PAG. 210 - in altre ipotesi, invece, si fa riferimento al quantitativo di carico indicato nel contratto, pur essendo ammesse oscillazioni: per esempio, nella misura del 5% in più o in meno

Nella pratica questa opzione del 5% o 10% è riservata solo all'armatore.

PAG. 211 - Nel voyage charter il nolo (freight), che è solitamente pagato alla fine del viaggio, può essere fissato in una somma globale forfettizzata o calcolata in rapporto al quantitativo caricato o sbarcato. Alcuni formulari stabiliscono la possibilità di valutare il 2% in meno se il nolo viene calcolato sulla merce caricata alla partenza, mentre non prevedono nessuna variazione se il nolo viene pagato sulla base della merce scaricata.

Si ricorda che nella pratica il nolo viene pagato entro 5/7 giorni dalla firma e rilascio della polizza di carico. Inoltre occorre aggiungere che il nolo rappresentato da una somma globale forfettizzata viene detto in inglese lumpsumfreight e viene stabilito in precedenza prima di sapere l'esatto quantitativo caricato. Il 2% in meno per "non pesare" era usato molti anni fa per i carichi di minerale di ferro, ora non più.

PAG. 212 - In questa ottica molto usata è la clausola before breaking bulk (b.b.b.) con cui si richiede il pagamento del nolo prima che le merci giungano nella disponibilità del ricevitore: ciò per rendere possibile al noleggiante l'esercizio del diritto di ritenzione sul carico contemplato nella lien clause sopra vista.

La clausola before breaking bulk va considerata superata e comunque riferita solo al minerale.

PAG. 212 - Si aggiunge soltanto che un particolare problema che si pone in relazione all'arrivo a destino della nave è quello determinato dall'eventuale eccessivo pescaggio della nave stessa tale da non consentire l'ingresso nel porto indicato; in questa ipotesi la nave deve essere prima alleggerita mediante operazioni di allibo per poi proseguire il viaggio; durante questo periodo maturano le stallie ed eventuali contro stallie il cui computo si interrompe quando le operazioni di allibo sono terminate e viene ripresa la navigazione verso il porto

Questo supposto che il noleggiatore abbia calcolato un certo pescaggio e che lo stesso non abbia inserito una clausola dove la responsabilità di informarsi sull'effettivo pescaggio/restrizioni del porto di scarica sia dell'armatore (owners to satisfy themselves about restrictions at loading/discharging ports)

PAG. 214 - Nel caso di nolo pagabile a destino, è poi possibile prevedere un lien del noleggiante sul carico a garanzia del pagamento di quanto dovuto

Come già detto il nolo pagabile a destino non viene quasi più usato, ma il lien è possibile anche nel caso di pagamento entro i 5/7 giorni dalla firma e consegna delle polizze di carico in quanto la nave è arrivata a destino e si ha di conseguenza più tempo per "agire". Anzi è una garanzia maggiore perché la merce può essere depositata in magazzino fino a che non viene pagata, mentre nel caso di pagamento del nolo a destino la merce viene consegnata e ci sono meno probabilità di recuperare il denaro.